

NB: Административное право и практика администрирования

*Правильная ссылка на статью:*

Калужный Ю.Н. Формирование системы управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспортных средств // NB: Административное право и практика администрирования. 2024. № 3. С. 54-64. DOI: 10.7256/2306-9945.2024.3.68852 EDN: JFDGPF URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=68852](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=68852)

## Формирование системы управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспортных средств

Калужный Юрий Николаевич

ORCID: 0000-0003-3412-0986

доктор юридических наук

доцент, Академия управления МВД России

125171, Россия, г. Москва, ул. Зои И Александра, 8

✉ [kaluzhniy-y@yandex.ru](mailto:kaluzhniy-y@yandex.ru)



---

[Статья из рубрики "Административное и муниципальное право и безопасность"](#)

### DOI:

10.7256/2306-9945.2024.3.68852

### EDN:

JFDGPF

### Дата направления статьи в редакцию:

31-10-2023

**Аннотация:** Предметом исследования являются нормы права и научные источники, характеризующие надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения. Объектом исследования являются общественные отношения, связанные с необходимостью совершенствования надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения. В результате анализа нормативно-правовых актов, научной литературы, автор приходит к выводу о том, что корректировка порядка реализации сотрудниками Госавтоинспекции МВД России своих функциональных полномочий в отношении участников процесса движения по дорогам не представляла кардинальное реформирование самого надзора в отношении указанной категории. Обозначенные изменения без полноценного реформирования отрицательно сказываются на качестве надзорной деятельности. Методологическую основу исследования составил комплекс общенаучных и частнонаучных методов познания (формально-правовой, аналитический,

системного анализа, синтез, моделирование, сравнение и др.), специальные научные (техничко-юридического анализа и др.). Научная новизна исследования выражается в авторских предложениях, направленных на совершенствование надзорной деятельности в отношении водителей транспорта. Общим выводом автора является утверждение о том, что рассматривая необходимость выработки новых механизмов контроля (надзора) в отношении водителей транспорта представляется оправданным формирование правового инструментария, соответствующего основным постулатам, закрепленным в законодательстве нашей страны регламентирующем контрольную (надзорную) деятельность, то есть с использованием риск-ориентированного подхода. В контексте реализации контроля (надзора) применительно к хозяйствующим субъектам представляется необходимым сформировать систему управления рисками причинения вреда (ущерба) в отношении водителей транспортных средств. Система управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспорта в своей основе должна содержать балльную шкалу с учетом имеющегося опыта исторического прошлого, применяемого в советское время и особенной ее реализации, в зарубежных странах.

#### **Ключевые слова:**

дорожное движение, безопасность дорожного движения, обеспечение безопасности, система управления рисками, балльная система, риск-ориентированный подход, участники дорожного движения, водители транспорта, контроль, категории риска

Полноценная реализация государством своих функций невозможна без учета социальных интересов и потребностей [\[1\]](#), прежде всего первичных интересов любого человека, следующих за физиологическими потребностями – потребностями (интересами) в безопасности [\[2\]](#), в том числе и безопасности дорожного движения.

Новые факторы социальной действительно обнажают государственно-правовые проблемы, ранее неизвестные юридической науке. В свою очередь, государство вынуждено искать правовые инструменты воздействия на общественные отношения для их урегулирования и упорядочивания.

Одним из правовых инструментов, урегулирования общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения выступил риск-ориентированный подход, используемый для осуществления контроля (надзора) за деятельностью хозяйствующих субъектов с 2016 года.

В процессе осуществления институционально-правовых преобразований за счет использования риск-ориентированного подхода с современным инструментарием, представляется возможным утверждать, что деятельность органов внутренних дел претерпела существенные изменения, оказавшие кардинальное влияние на реализацию задач и функций [\[3\]](#), стоящих перед подразделениями полиции, связанные с контролем (надзором).

Принятие в 2020 году базового закона (О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации), определяющего новые подходы, лежащие в основе контроля (надзора), побудило законодателя осуществить корреляцию правовых норм сферы рассматриваемой безопасности, относящихся к контрольной (надзорной) деятельности уполномоченных субъектов, а также способствовало развитию теоретико-правового инструментария. В частности, Федеральный закон «О безопасности

дорожного движения», дабы соответствовать изменившимся общественным отношениям, выделил из состава федерального государственного надзора в рассматриваемой области в самостоятельный вид надзорной деятельности такой вид, как надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства в рассматриваемой области.

Проводимая административная реформа государственного управления неизменно отражается на содержании общественных отношений, изменяемых в условиях трансформации нормативно-правовой основы. Вместе с тем реформирование даже совокупно близких по предмету правового регулирования общественных отношений (в частности, связанных с безопасностью дорожного движения) не позволяет охватить абсолютную совокупность всех без исключения общественных отношений в реформируемом сегменте.

Целевое назначение реформы контроля (надзора) помимо снижения уровня ущерба, охраняемым общественным отношениям, ориентировано на искоренение административных барьеров, препятствующих развитию бизнеса, а внедренные правовые инструменты и механизмы, характерные для контроля (надзора), закрепленные в принятом законе, рассчитаны в первую очередь в отношении хозяйствующих субъектов. Таким образом, порядок контроля (надзора) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей представляется неприменимым в отношении соблюдения обязательных требований лицами, участвующими в дорожном движении, о чем прямо указано в п.5. ч.4. ст.2, рассматриваемого закона.

В итоге, проведение административной реформы контрольно-надзорной деятельности, определившей новые принципы ее реализации в сфере рассматриваемой безопасности, оказало существенное влияние на деятельность хозяйствующих субъектов, вовлеченных в данные правоотношения, но оставило без внимания одну из наиболее больших групп субъектов рассматриваемых правоотношений – участников дорожного движения.

Среди лиц, участвующих в дорожном движении, наибольшее количество правонарушений, повлекших аварийность в 2022 году, принадлежит водителям транспорта (87,7% от общего количества ДТП) <sup>[4]</sup>. То есть, водители транспорта представляют доминирующий сегмент участников процесса движения, несущих риски его безопасности. Вместе с тем, современным законодательством не предусмотрена система управления рисками, исходящими от водителей транспорта.

Контрольная (надзорная) деятельность в отношении хозяйствующих субъектов законодательно достаточно подробно определена, а положения о видах контроля (надзора) конкретизируют, предоставленный законом инструментарий, чего нельзя сказать в отношении участников процесса движения по дорогам. Данный правовой пробел наглядно демонстрирует, необходимость дальнейшей системной работы, направленной на развитие правовых норм, определяющих надзорные механизмы, в отношении, прежде всего, водителей транспорта <sup>[5]</sup>, и формирования системы управления рисками.

В своем докладе Д.Ю. Григоренко, применительно к развитию контрольной (надзорной) деятельности указывает, что согласно проведенным исследованиям в текущем году 52,2 % опрошенных граждан нашей страны, в целом указали на снижение уровня рисков для их жизни и здоровья (+ 9.8 пунктов к 2021 году), при этом уровень доверия к государственным органам, реализующим надзорную деятельность вырос очень незначительно (всего на 1.2. пункта) <sup>[6]</sup>.

Таким образом, необходимо более разнопланово проводить работу, направленную на обеспечение безопасности граждан нашей страны и формирования у них чувства защищенности, ведь ключевой целью данной деятельности выступают качественные изменения в жизни людей.

В.И. Майоров, исследуя необходимость формирования системы управления рисками, в сфере обеспечения рассматриваемой безопасности совершенно оправданно указывает на то, что целевым назначением выработки новых механизмов контроля (надзора) должна выступать защита участников дорожного движения [\[7\]](#).

То есть, рассматривая необходимость выработки новых механизмов контроля (надзора) в отношении водителей транспорта представляется оправданным формирование правового инструментария, соответствующего основным постулатам, закрепленным в законодательстве нашей страны, то есть с использованием риск-ориентированного подхода.

Система надзорной деятельности в отношении водителей транспорта в основной совокупности используемого инструментария, по своей юридической сущности, была сформирована еще в советское время. Основные формы и методы надзорной деятельности в отношении водителей автотранспорта были заложены в XX веке и, несмотря на проводимую административную реформу контроля (надзора), в отношении участников дорожного движения надзорная деятельность практически осталась неизменной.

Изменения правовых норм, определяющих порядок надзора в отношении соблюдения законодательства участниками процесса дорожного движения стали следствием административной реформы и приведения в соответствие юридическим нормам, определяющим надзорную деятельность в целом.

Вместе с тем, корректировка порядка реализации сотрудниками Госавтоинспекции МВД России своих функциональных полномочий в отношении участников процесса движения по дорогам не представляла собой внедрение инновационных, прорывных технологий в надзорную деятельность, так же, как и не представляла кардинальное реформирование самого надзора в отношении указанной категории. Обозначенные изменения без полноценного реформирования с учетом исторического опыта нашего государства и положительного зарубежного опыта, без использования возможностей современных цифровых технологий отрицательно сказываются на качестве надзорной деятельности. Кроме того оказывают незначительное влияние на снижение уровня рисков для жизни и здоровья граждан, ставят под угрозу достижение целевых показателей снижения количества погибших в результате автоаварий, тем самым результативность задач стратегического развития нашего государства.

В контексте реализации контроля (надзора) применительно к хозяйствующим субъектам представляется необходимым сформировать систему управления рисками причинения вреда (ущерба) в отношении водителей транспортных средств.

Система управления рисками должна включать следующие этапы: определение источников, подлежащих анализу (поведение водителей транспорта); распознавание рисков (установление и фиксация правонарушения, совершенного водителем); определение уровня риска (допустимый или систематический и представляющий чрезвычайную угрозу); определение методов управленческого воздействия (назначение наказания водителю либо назначение наказания и исключение его из процесса

дорожного движения).

Одним из основных инструментов совершенствования надзорной деятельности и обозначенной системы является внедрение риск-ориентированного подхода в надзорную деятельность за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства [\[8\]](#).

Обозначенный подход находит активное воплощение при осуществлении контроля (надзора) во многих сферах жизнедеятельности граждан. Реформирование контрольной (надзорной) деятельности представляет собой одну из наиболее важных и значимых реформ, проводимой за последние двадцать лет нашим государством. Все аспекты и направления контроля (надзора) необходимо сделать соответствующими современным реалиям [\[9\]](#).

Активное внедрение цифровых технологий в различные сферы общественной жизни влияет на изменение привычных общественных отношений, в том числе оказывает влияние на механизмы государственного управления общественными отношениями. В практике стимулирования соблюдения водителями требований законодательства нашей страны в 2007 году получила законодательное закрепление норма, предусматривающая порядок привлечения к административной ответственности собственников транспорта в случае выявления и фиксации нарушения установленных требований комплексами автоматической фиксации правонарушений.

Современное развитие комплексов автоматической фиксации правонарушений, инновационных технологий и работы с массивом цифровых данных способны в полной мере обеспечить выполнение контрольных (надзорных) функций в отношении водителей автотранспорта, количества и видов совершенных ими правонарушений с выделением уровней риска, указанных участников процесса движения по дорогам.

То есть технически в нашей стране созданы условия, позволяющие осуществить мониторинг (сбор, обработку, анализ и учет) данных о количестве, составах и тяжести правонарушений, совершаемых водителями автотранспорта и полноценного функционирования системы управления рисками, исходящими от водителей транспорта.

Законодательство, определяющее порядок контроля (надзора) в отношении хозяйствующих субъектов, мониторинг определяет в качестве специального режима, то есть самостоятельного правового режима, связанного с государственным контролем (надзором).

Госавтоинспекцией МВД России будет в рамках функционирования обозначенной системы осуществляться систематический мониторинг сведений, позволяющих сформировать оценку противоправного поведения водителей транспорта и осуществить управляющее воздействие в отношении них.

Система управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспорта в своей основе должна содержать бальную шкалу с учетом имеющегося опыта исторического прошлого, применяемого в советское время и особенной ее реализации, в зарубежных странах. Более того обозначенная система должна быть выстроена с учетом возможностей постепенной интеграции в современное законодательство нашей страны, регламентирующего основные аспекты контроля (надзора) и порядка привлечения к административной ответственности.

В постсоветское время (с 1993 по 1997 годы) существовала статья 118.1 КоАП РСФСР,

предусматривающая балльную систему оценки правонарушения, тесно взаимосвязанную с систематическим нарушением водителями транспорта общеобязательных правил. Каждое правонарушение в области дорожного движения выражалось в баллах, помимо назначения основного вида наказания. При достижении 15 и более баллов, нарушитель исключался из процесса движения путем лишения специального права – права на управления транспортом.

Не эффективная система контроля (надзора) за порядком реализации балльной системы, сложная социально-экономическая ситуация в стране при которой наличие балльной системы создавало предпосылки к коррупционному поведению сотрудников Госавтоинспекции выступили одними из причин отмены балльной системы. Вместе с тем в ряде зарубежных стран: Чешской Республике, Королевстве Испания, Венгрии, Федеративной Республике Германия, Черногории <sup>[10]</sup>, а также в Великобритании, США, Бразилии, Португалии <sup>[11]</sup> действует балльная система, предусматривающая лишение права управления транспортом.

К тому же, в 2013 году парламентариями Российской Федерации был рассмотрен законопроект № 226369-6, предлагающий систему подсчета баллов за систематическое нарушение установленных нормативными правовыми актами обязательных требований, но был отправлен на доработку.

Таким образом, имплементация балльной системы в российское законодательство должно соответствовать современным тенденциям, используемым в контрольной (надзорной) действительности, с учетом критериев риска и закреплять механизмы лишения водителей транспорта, права управления в случае получения максимального количества баллов. То есть, в том случае, когда создаются предельные риски жизни, здоровью и законным интересам иных участников процесса движения.

Критерии риска необходимо выработать исходя из потенциальных угроз и тяжести последствий, которые могут возникнуть в результате несоблюдения (нарушения) обязательных требований водителями транспорта.

В качестве основы для системы управления рисками представляется сформировать такие критерии риска как: количество совершенных правонарушений; общественная опасность совершенного правонарушения; вид наказания, предусмотренный нормой за совершение правонарушения; сроки давности привлечения к ответственности.

Категорию риска необходимо сопоставить с количеством баллов, полученным за нарушение обязательных требований. В частности, при назначении штрафных баллов необходимо отталкиваться от предусмотренной статьей санкции. К примеру: штраф до 5 тыс. руб. – 1 балл, более 5 тыс. – 5 баллов, иные виды наказаний, возможные за правонарушения в сфере рассматриваемых отношений – 7 баллов (за исключением лишения права управления, которое соответствует 15 баллам и исключению водителя из процесса дорожного движения).

Базовым законом о контрольной (надзорной) деятельности предусмотрена возможность установления в положениях о видах контроля (надзора) предельный минимум в 3 категории риска. Исходя из указанного требования, определение уровня риска водителей транспорта необходимо осуществить с учетом корреляции категорий риска с баллами в следующем формате: низкий риск – до 5 баллов, высокий риск – от 5 до 10 баллов и чрезвычайно высокий – от 10 до 15 баллов и более.

Риск-ориентированный подход, внедренный в надзорную деятельность за соблюдением

водителями транспорта законодательства в рассматриваемой сфере будет способствовать концентрации имеющихся ресурсов Госавтоинспекции в отношении тех субъектов контрольной (надзорной) деятельности, которые имеют наибольшие риски для жизни, здоровья и законных интересов участников процесса дорожного движения.

Система управления рисками причинения вреда (ущерба) в отношении водителей транспортных средств без сомнения окажет сдерживающий эффект в отношении нарушения обязательных требований водителями транспорта. Основная задача системы управления рисками сводится к исключению из процесса движения на основании судебного решения тех водителей, которые достигли в течение одного года критических значений риска.

В заключении необходимо отметить, что представленная система управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспортных средств не претендует на роль аксиомы и может быть взята за основу для ее разработки. Без сомнения, отдельные элементы рассмотренной системы носят дискуссионный характер в отношении справедливости ее функционирования. В данном контексте совершенно оправданным представляется утверждение профессора В.В. Лазарева, исследующего взаимосвязь правовой системы с государством, указывающего на то, что полная справедливость в социальных отношениях представляет собой идеал, граничащий с утопией [\[12\]](#).

Основное назначение представленной системы сводится к стимулированию добросовестного соблюдения водителями транспорта, установленных законодательством предписаний, позволяющей: обеспечить безопасность движения по дорогам страны, сократить количество погибших и раненых в автоавариях, путем исключения из процесса движения недисциплинированных водителей, склонных к систематическому нарушению установленных правил.

## Библиография

1. Калюжный Ю.Н. Взаимодействие Госавтоинспекции МВД России с институтами гражданского общества и гражданами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // NB : Административное право и практика администрирования. 2017. № 6. С. 33-40.
2. Маслоу А. Психология бытия пер. с англ. А. П. Хомика. Москва. 2022. 274 с.
3. Калюжный Ю.Н., Киричек Е.В. Становление правовой регламентации контрольно-надзорной деятельности органов правопорядка Киргизии в области обеспечения безопасности дорожного движения в досоветский период // Вопросы истории. 2023. № 8-2. С. 84-91.
4. Митрошин Д.В. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Москва, 2023. 150 с.
5. Калюжный Ю.Н. Управление рисками причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям в сфере безопасности дорожного движения // Транспортное право. 2021. № 2. С. 7-10.
6. Григоренко Д.Ю. Сводный доклад о государственном контроле (надзоре), муниципальном контроле в Российской Федерации за 2022 год. URL: <http://government.ru/news/48861/> (дата обращения: 25.10.2023).
7. Майоров В.И. Трансформация системы обязательных требований в области безопасности дорожного движения в условиях реформы контрольно-надзорной деятельности // Вестник Воронежского государственного университета. Серия : Право. 2020. № 4 (43). С. 147-155.
8. Калюжный Ю.Н. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской



Федерации: концептуальные организационно-правовые основы: дисс. ... докт. юрид. наук. М., 2021. 455 с.

9. Григоренко Д.Ю. Всю контрольно-надзорную систему нужно делать более современной URL: <https://rg.ru/2021/07/12/dmitrij-grigorenko-vsiu-kontrolno-nadzornuiu-sistemu-nuzhno-delat-bolee-sovremennoj.html> (дата обращения: 25.10.2023).

10. Амелин Н.В., Романов А.В., Морозов Е.С. Зарубежный опыт приостановления, прекращения, возобновления и сроков действия права на управление транспортными средствами. М. 2022. 42 с.

11. Майоров В. И., Горовенко С. В. Введение административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения: проблемы и перспективы // Пробелы в рос. законодательстве. 2018. № 6. С. 292-296.

12. Лазарев В.В. Общая теория права и государства. М. 2001. 520 с.

## Результаты процедуры рецензирования статьи

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

### РЕЦЕНЗИЯ

на статью на тему «Формирование системы управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспортных средств».

Предмет исследования.

Предложенная на рецензирование статья посвящена актуальным вопросам использования на практике системы управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспортных средств. Автор оценивает, в частности, возможности использования риск-ориентированного подхода, а также цифровых технологий в целях уменьшения случаев причинения вреда водителями транспортных средств. В качестве конкретного предмета исследования выступили положения законодательства, мнения ученых, эмпирические и статистические данные.

Методология исследования.

Цель исследования прямо в статье не заявлена. При этом она может быть ясно понята из названия и содержания работы. Цель может быть обозначена в качестве рассмотрения и разрешения отдельных проблемных аспектов вопроса о перспективах формирования системы управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспортных средств. Исходя из поставленных цели и задач, автором выбрана методологическая основа исследования.

В частности, автором используется совокупность общенаучных методов познания: анализ, синтез, аналогия, дедукция, индукция, другие. В частности, методы анализа и синтеза позволили обобщить и разделить выводы различных научных подходов к предложенной тематике, а также сделать конкретные выводы из эмпирических данных. Наибольшую роль сыграли специально-юридические методы. В частности, автором активно применялся формально-юридический метод, который позволил провести анализ и осуществить толкование норм действующего законодательства (прежде всего, норм административного законодательства РФ). Например, следующий вывод автора, который основан на историческом аспекте темы: «В постсоветское время (с 1993 по 1997 годы) существовала статья 118.1 КоАП РСФСР, предусматривающая балльную систему оценки правонарушения, тесно взаимосвязанную с систематическим нарушением водителями транспорта общеобязательных правил. Каждое правонарушение в области дорожного



движения выражалось в баллах, помимо назначения основного вида наказания. При достижении 15 и более баллов, нарушитель исключался из процесса движения путем лишения специального права – права на управления транспортом».

Также автором использован сравнительно-правовой метод исследования, который в контексте цели работы был связан с изучением опыта различных стран. В частности, отметим следующий вывод: «Не эффективная система контроля (надзора) за порядком реализации балльной системы, сложная социально-экономическая ситуация в стране при которой наличие балльной системы создавало предпосылки к коррупционному поведению сотрудников Госавтоинспекции выступили одними из причин отмены балльной системы. Вместе с тем в ряде зарубежных стран: Чешской Республике, Королевстве Испания, Венгрии, Федеративной Республике Германия, Черногории [10], а также в Великобритании, США, Бразилии, Португалии [11] действует балльная система, предусматривающая лишение права управления транспортом. К тому же, в 2013 году парламентариями Российской Федерации был рассмотрен законопроект № 226369-6, предлагающий систему подсчета баллов за систематическое нарушение установленных нормативными правовыми актами обязательных требований, но был отправлен на доработку. Таким образом, имплементация балльной системы в российское законодательство должно соответствовать современным тенденциям, используемым в контрольной (надзорной) действительности, с учетом критериев риска и закреплять механизмы лишения водителей транспорта, права управления в случае получения максимального количества баллов. То есть, в том случае, когда создаются предельные риски жизни, здоровью и законным интересам иных участников процесса движения». Таким образом, выбранная автором методология в полной мере адекватна цели исследования, позволяет изучить все аспекты темы в ее совокупности.

#### Актуальность.

Актуальность заявленной проблематики не вызывает сомнений. Имеется как теоретический, так и практический аспекты значимости предложенной темы. С точки зрения теории тема формирование системы управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспортных средств сложна и неоднозначна. При этом ее грамотное разрешение может быть полезно в целях обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Сложно спорить с автором в том, что «Активное внедрение цифровых технологий в различные сферы общественной жизни влияет на изменение привычных общественных отношений, в том числе оказывает влияние на механизмы государственного управления общественными отношениями. В практике стимулирования соблюдения водителями требований законодательства нашей страны в 2007 году получила законодательное закрепление норма, предусматривающая порядок привлечения к административной ответственности собственников транспорта в случае выявления и фиксации нарушения установленных требований комплексами автоматической фиксации правонарушений».

Тем самым, научные изыскания в предложенной области стоит только поприветствовать.

#### Научная новизна.

Научная новизна предложенной статьи требует уточнений. Во-первых, она может быть выражена в конкретных выводах автора. Среди них, например, такой вывод:

«Основное назначение представленной системы сводится к стимулированию добросовестного соблюдения водителями транспорта, установленных законодательством предписаний, позволяющей: обеспечить безопасность движения по дорогам страны, сократить количество погибших и раненых в автоавариях, путем исключения из процесса движения недисциплинированных водителей, склонных к систематическому

нарушению установленных правил».

При этом указанный вывод, а также иные рассуждения автора по статье представляется очевидным. Следует указать, в чем конкретно отличие авторского подхода от подходов иных исследователей. Тем самым тогда будет в большей степени понятна научная новизна статьи.

Во-вторых, автором сделаны оригинальные обобщения эмпирических данных и статистических данных, что может быть также полезно исследователям. Правда, следовало бы добавить авторские комментарии по всем таким моментам.

Таким образом, материалы статьи могут иметь определенных интерес для научного сообщества с точки зрения развития вклада в развитие науки, но только после уточнения научной новизны по статье.

Стиль, структура, содержание.

Тематика статьи соответствует специализации журнала «NB: Административное право и практика администрирования», так как она посвящена правовым проблемам, связанным с формированием системы управления рисками причинения вреда (ущерба) водителями транспортных средств.

Содержание статьи в полной мере соответствует названию, так как автор рассмотрел заявленные проблемы, достиг цели исследования.

Качество представления исследования и его результатов следует признать в полной мере положительным. Из текста статьи прямо следуют предмет, задачи, методология и основные результаты исследования.

Оформление работы в целом соответствует требованиям, предъявляемым к подобного рода работам. Существенных нарушений данных требований не обнаружено.

Библиография.

Следует высоко оценить качество использованной литературы. Автором активно использована литература, представленная авторами из России (Калужный Ю.Н., Киричек Е.В., Григоренко Д.Ю., Амелин Н.В., Романов А.В., Морозов Е.С. и другие).

Таким образом, труды приведенных авторов соответствуют теме исследования, обладают признаком достаточности, способствуют раскрытию различных аспектов темы.

Апелляция к оппонентам.

Автор провел серьезный анализ текущего состояния исследуемой проблемы. Все цитаты ученых сопровождаются авторскими комментариями. То есть автор показывает разные точки зрения на проблему и пытается аргументировать более правильную по его мнению.

Выводы, интерес читательской аудитории.

Выводы в полной мере являются логичными, так как они получены с использованием общепризнанной методологии. Статья может быть интересна читательской аудитории в плане наличия в ней систематизированных позиций автора применительно к заявленным проблемам после уточнения научной новизны по статье.

На основании изложенного, суммируя все положительные и отрицательные стороны статьи

«Рекомендую отправить на доработку»